



日本海と瀬戸内海を結ぶ道としては「氷上回廊」がよく知られているようです。「氷上回廊」とは日本海に注ぐ由良川と瀬戸内海へ流れる加古川をつなぐ低地帯のことで、両河川の最上流部でも海拔が100mにも満たないため、大雨で洪水が起こると双方の川の水が入り交じってしまうそうです。これほどの低地帯ならば前方の視界を遮られることがないので、歩を進め易く、日本海側と瀬戸内・畿内を結ぶ道として利用されていたことでしょう。

左の図は、禰宜田先生が山陰と畿内を結ぶ道を想定された地域にある主要河川です。近代に及ぶまで人の生活圏は川沿いに形成されます。それは各地域の風習や方言、或いは県境や市町村境などに確認することができます。弥生時代や古墳時代には、この三本の川沿いやその支流の川沿いに集落が形成されたと思われます。各集落の内部では、集団の構成員が頻繁に往来することで“道”がありましたし、隣り合う上流、或いは下流の集団と交流するために行き交う“ルート(小道)”があったと思います。川すじが消える最上流部のさらに奥にも、人々は木の実や山菜、小動物などを求めて侵入し、山の尾根を越えた向こう側の世界とも交流を持っていたと思われます。しかし、「たつの」を流れる揖保川と、日本海に流れる千代川にはだいぶ隔たりがあるようです。

記紀や風土記が書かれた時代には、山陽道や山陰道ばかりではなく、山陽道から分かれて美作に通じた美作道や、因幡に抜ける因幡道も整備されていたようです。道々には駅が置かれ、駅には5疋の駅馬が定められていたようです。「たつの」と佐用は共にこの美作道上にあり、因幡道は佐用と日本海を結んでいました。「たつの」と佐用を結ぶ美作道を現代ではJR姫新線が走っています。沿線プロフィールマップを見ると何ヶ所かに峠があり、列車は山肌をくり抜いた平らなトンネル内を通り抜けます。地形図を見ると尾根をまわる迂回路があるので、古代人も険しい尾根を乗り越えずに往来できたと思います。

佐用から西粟倉にかけては幅の狭い低地が連なり、現在では智頭急行が走っています。ここには、標高差200mを超える志戸坂と、標高差100mを超える蜂谷があり、これを迂回する路もありません。少々骨は折れますが、体力に優れた古代人ならなんとか往来できたと思います。

このように日本海と瀬戸内海を南北に結ぶ

“道”は弥生時代から存在したと思われますが、その確証を得るのは難しいようです。年に何人かしか往来がないような道は、道として維持するのが難しそうです。山あいにある峠を迂回する谷すじの道は、時折りの激しい雨で足場の地形が変わってしまうでしょうし、集落間の小道でさえ雑草に容易に覆いつくされてしまいそうだからです。また、このような道は軽装でしか往来できず、重い荷物を担いで大人数で往来することは難しかったと思われます。それでも外の世界の情報、例えば土器の作り方や表面の文様などは年月をかけた繰り返しの往来で伝搬していったのかも知れません。

ところで、『日本書紀』に相撲の祖とされる野見宿禰の記事があります。野見宿禰は出雲国から垂仁天皇に呼び出され、当麻蹶速(たぎまのけはや)と力比べをしますが、蹶速に打ち勝って大和に領地をもらい、都で仕えることとなります。また、野見宿禰は土師氏の祖ともされ、垂仁天皇に殉葬の習慣を改めさせて、代りに埴土で人や馬などを作って陵墓に立てるように進言したと書かれています。『日本書紀』は、これを埴輪の起源としています。

出雲国風土記では触れられていないヒーロー野見宿禰ですが、播磨国風土記には「昔、野見宿禰が、大和から出雲の国へ通う途中、日下部野に泊まりましたが、病気になって亡くなりました。そのとき、出雲の人がやってきて、大勢の人を野に並べ立てて、川の小石を手から手に運んで、墓の山を作りました。そこで立野と名づけました。また、その墓屋を名づけて、出雲の墓屋といいます。」と「たつの」の地名譚として書かれています。墓の石を手から手に運んだ出雲の人たちは千代川沿いを南下し、将来美作道となる小径を降って「たつの」に駆け付けたのかも知れません。

